



TITLE:

獨占的海運同盟に對する政策(その三)

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 獨占的海運同盟に對する政策(その三). 經濟論叢 1924, 19(1): 74-90

ISSUE DATE:

1924-07-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128183>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京 叢論濟經

號一第 卷九十第

行發日一月七年三十正大

論叢

所得本體の不明確又は捕捉難に基く不公平課税の可能
……法學博士 神戸 正雄

道德統計概論說……法學博士 財部 靜治

フォン・ウイゼの社會學論……文學博士 米田庄太郎

海運同盟に對する政策……法學士 小島昌太郎

時論

米國の排日立法より生ずべき重大なる結果……法學士 作田 莊一

說苑

諸國の自作農創定事業……法學博士 河田 嗣郎

獨逸レンテン銀行に就て……法學士 大森 研造

雜錄

勞農露國に於ける幣制改革問題……經濟學士 谷口 吉彦

京都帝國大學經濟學會大會記事……委員

獨占的海運同盟に對する政策（その三）

小 島 昌 太 郎

第二 コンファレンスに對する各種の政策

【目次 一 總説、二 海運の國營、三 コンファレンスの禁止、（以上本號所載） 四 運賃に對する監督、五 自國海運業者の保護、六 コンファレンスの一般的監督】

一 總 説

海運同盟即ちコンファレンスに對する國家の政策なるものは、孰れもコンファレンスそのものに對して直接に施さるゝものではなく、必ず或る中介手段を経て間接に之に其効果を及ぼすの方法に於て行はれるものである。既に述べたるが如く、コンファレンスなるものは、概して國籍を異にする多數定期船會社の同盟であると共に、單に契約關係に於て成立して居るものであつて、法律的に言へば、何等の人格を有して居るものではない。従つて國家は行政的にも經濟的にも、直接之を相手として何等の政策を施すことが出來ない。國家が法律的に、例へばコンファレンスに或

種の行爲を命じやうとしても、それは、コンファレンスに加盟せる各會社に之を命ずるの外なく、或はコンファレンスそのものを禁止しやうとしても、一般の海運會社に對して之を組織することを禁止するの外はない。又、經濟的に、例へばコンファレンスを競争的方法によりて壓倒しやうとしても、國家自らがその壓倒の局に當ることが出来ないで、新たに國營若しくは民營の海運會社を設立するか、又は既存の海運會社を利用するか、その孰れかによりて、之が壓倒の局に當るものを作らねばならず、或は對外經濟政策の目的を以て國家の利益の爲めにコンファレンスそのものを利用しやうとしても、之に加盟せる會社の勢力を藉りて、コンファレンスの營業方針を其目的の爲めに有利となる様に誘導するの外に方法はない。故にコンファレンスに對する政策なるものは、此意味に於て孰れも皆間接の政策であつて、直接の政策ではない。

かくの如く、國家がコンファレンスに効果を及ぼすことを初より目的として行ふ所の政策が、その效果の及ぶ徑路より見て皆間接の政策たると共に、他方には又、國家が最初にはコンファレンスに効果を及ぼすことを意識せず、單に自國會社の營業を監督する目的を以て定めたる政策が、自然に、その會社の加盟せるコンファレンスに對しても効果を及ぼすことになるものもある。例へば、補助金を受くる自國會社に對し、他の會社と航海運送に關して締結する契約については、豫めその内容を監督官廳に届出で、認可を受くる義務を負はしむる制度の如き、又はかゝる會社

の運賃の決定變更については認可を必要とする制度の如きは、何れも被護會社の營業を監督することを目的とするものであるが、かくの如き制度は又自然に、コンファレンス契約の内容に對する干涉となり、コンファレンス賃率の監督となる。従つて之も亦コンファレンスに對する政策たるの意義を有つ。而して、一國の海運政策上、コンファレンスなるものを重要視せねばならぬことが、次第に明瞭となるにつれて、この最初はコンファレンスに効果を及ぼすことを左程意識せずして定められたる政策も、今日に於ては、寧ろ、意識的にコンファレンスにその効果を及ぼすことを目的として定められる様になつて來た。

以下、私は各國がコンファレンスに對する政策として、嘗て實行したるもの、現に實行しつつあるもの及びその實行の爲めに提案せられたるもの、主なるものを論述するであらう。

二 海運の國營

一國の對外貿易が、外國大資本家の指導する獨占的コンファレンスによりて輸送せらるゝこととならば、自國貿易の發展と工業の發達との爲めに頗る不利なる事情を惹き起す恐れがある。故に、かゝる場合には國家は之に對抗して、自國の利益を保護する爲めに、自國海運を國營とすべしとの論がある。此意味に於て、海運の國營と云ふことも、コンファレンスに對する一の政策として、而もその最も峻烈なる政策として、之が利害得失を研究するの必要がある。

右の如き意味を有つ所の海運國營論は、嘗てかのモルガン・トラスト (Morgan Trust) が國際海運會社 (International Mercantile Marine Company) を組織し、獨逸の二大海運會社たる Hamburg-America Linie と Norddeutsche Lloyd とを之に併合せんと計劃したときに、獨逸に於て盛に唱へられた所であつた。¹⁾ 即ち此二大會社をモルガン・トラストの配下に置くよりは、寧ろ國家の經營に之を移し、以て獨逸の對外貿易と工業とを保護すべしと言ふのである。併し此問題は、この二會社がモルガン・トラストに併合せらるゝことなくして、之を營業上の協調が成功したから、自ら立消えとなつた。併し乍らブラジル政府が、ブラジル北米間の航路が、コンファレンスの獨占の下にあるを不利なりとして、之を打破せんが爲めに、Lloyd Brasileiro 會社を設立したるが如きは、形式は半官半民的會社に對する補助であるが實質に於ては正に此政策をとれるものである。

國際的航路に於ける海運の國營と云ふことは、コンファレンスに對する政策としての意味を離れても、元來、獨立の一つの問題として議論の存する所である。而して此問題については、國際的航路に於ける海運なるものを國家が經營することは可能であるかどうか、と云ふ方面と、國家が鐵道を國營とすると同様に、國民經濟上、海運を國營とする必要があるか、と云ふ方面と、主として此二つの方面より議論せられた。今茲に當面の問題として居る所の、コンファレンスに對

1) W. Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt, S. 283.

する政策としての海運國營と云ふことは、この第二の方面の議論に屬するもの、一つであるが、姑く此方面の議論を後廻しにして、私は先づ根本問題である所の第一の方面を研究して置かねばならぬ。蓋し海運の國營と云ふことが、事業の性質上不可能のものであるならば、コンファレンスに對する政策としての國營問題も成り立ち得ないからである。

國家が國際的航路の海運を經營することは可能であるか、と云ふ問題については、從來、否定的議論が多かつた。或は曰ふ、『國家の定期船事業の全部若しくはその主要なる部分の國營と云ふことは、要するに、經濟的財政的並びに政治的性質を有つ考慮と相容れざるものである』¹⁾又、或は曰ふ、『海運なるものは、國家法規を以てする取締に適せざる以上に、國家の經營には更に不適當なるものである。第一にそれは經濟上不適當である。何となれば、その經營は國際的競争の最も尖鋭なる通風の中にあつて、經濟的景氣の奔流に應じて日々之に適合するを要し、その處置は屢々一日に二度も變更せねばならぬもので、報告が長官の手許に達し得るよりも速かに、又議會に於ける議案が印刷せられ得るよりも速かに、變るべきものであるからである。第二に政治上より見て不適當である。何となれば、諸外國に於て取扱はるゝ錯綜せる業務は、屢々小さな爭議を惹起するものであるが、此場合私的經營者であれば大抵正義上疑はしい事柄でも正當として押通し、随分勝手な振舞をするのであるけれども、國家があつて見れば、其品位を保たなければな

1) Fucken, a. a. O., S. 283.

らず、又常に正義の擁護者であらねばならぬからである。國際的經濟生活の纏れたる千萬の關係に對し、國家行政の必然的鈍重にして微妙なる機關が満足を與ふことは、國家の搖し得ざる政治的地位を害するか、又は交通そのもの、利益、若しくは交通によつて利益を受けて居る所の諸關係を、害することなくしては、一年の中一日たりとも、爲し得ない所であるであらう。¹⁾」

なるほど、此等の國營反對論に言ふ如く、海運なるもの、經營には、景氣の頻繁なる變動に應じて、敏活なる臨機應變の處置をとらねばならぬものであるが、併しそれも、不定期船の經營と定期船の經營とに於ては、全く趣きを異にする所がある。かの『國際的競争の最も尖鋭なる通風の中にあつて』、その經營上の處置が『屢々一日に二度も變更せねばならぬもの』と云ふのは、不定期船經營のことであつて、今日の定期船事業の經營には全く當嵌まらない事柄である。不定期船事業は、恰も論者の見るが如く、頗る敏活なる經營を要し、自由なる手腕を以て處置せねばならぬものであるから、國家機關の經營に適しないのは明かなる事柄と看做し得る。併し今日の定期船事業は、之を經營して居る私的企業に於ても、既に頗る大規模の規律的な組織によつて行はれて居るのであつて、その經營組織や業務規律の點より言へば、國家機關と甚だしき差異を認め得ない位のものである。故に、前述の國營反對論の如きは、不定期船事業と定期船事業との業務の性質を混同して、一概に海運なるものは國營に適しないものと看做すもので、頗る粗笨なる

1) K. Thies, Organisation und Verbandbildung in der Handelsschifffahrt, S. 3-4.

見解と評するの外はない。海運の中にも、定期船事業は、國家がその經營機關に與ふる權能の如何によりては、國營に適しないものではない。又論者が政治上の理由として擧ぐる所の如く、海運なるものは、何もさほど狡猾に不正義を正義として押し通さねば成功しないものでもない。且つ國家が正義の擁護者たる點より言へば、國家自らの不正義を抑制するの必要あると同じく、私的企業の不正義をも抑制するの必要があるもので、然らざれば、國家の眞の品位を保ち得たりとは言ひ得ないであらう。故に此點に於て海運の國營を不適當とするは見當違ひである。

現に今日に於ては、定期船事業國營の實例は、資本主義の下に於けるものは、濠洲聯邦や北米合衆國にあり、社會主義の下に於けるものはソウエツト露西亞にある。露西亞の例は姑く別として、資本主義の下に於ける國營として濠洲聯邦のそれは、今日相當の成績を擧げつゝある。只、合衆國の國營はやゝ失敗の有様ではあるが、併しその原因は、大戰當時の急需に應せんが爲めに、一時に大企模に建造した頗る多數の船舶を擁して、戦後の縮少したる海運需要に當面したるに由るのであつて、必ずしも經營組織の不適當や對外政治上の理由によるのではない。故に私の見る所によれば、定期船事業の國營は、經營機關の組織と之に賦與する權能の如何によつては、必ずしも不適當な事柄ではない。ギーゼも此問題について、『全體の問題』定期船の國營に關する全體の問題は、要するに、原理的意義を有つ問題ではなくて、寧ろ國家行政と文官事務との實行

能力及び經營熟達の問題である』¹⁾と言つて居るのは、定期船事業そのもの、性質としては、必ずしも國營に適しないものではなくて、それが成功する否とは、主として經營能力と經營方法の如何に懸るものであることを示さんとしたものであらう。

海運の國營と言ふことは、右に述べたるが如く、私の見る所によれば、今日に於ては、一般論としては既に可能如何の問題ではない。故に一般論として次に起る問題は、海運を國營とするの必要如何と云ふことであるが、併し、今、私はかゝる一般問題を研究せんとして居るのではなくて、只、コンファレンスに對する政策としての國營を問題として居るのである。従つて研究の範圍を此方面に限らなければならぬ。然るに、海運の國營と云ふことを、コンファレンスに對する一つの政策として見るときは、又茲に、コンファレンス政策としての國營海運なるものは、成功の可能あるか、若し可能ありとすれば、かゝる政策をとるの必要があるか、と云ふことが問題となる。

既に一言したるが如く、海運の國營と云つても、それは勿論、定期船事業のみに限る事柄であつて、不定期船事業に就いては、國營の問題は起り得ない。若し起るとすれば、船舶國有の問題であるが、事業國營の問題は、不定期船に就いては、今日の國際海運界の事情に變革が生ぜざる

1) Giese, Das Seefrachttarifwesen, S. 125.

限り起り得ない。而して茲に先づ注意すべきことは、定期船事業の國營と言つても、對外的には獨占國營となり得ないことである。換言すれば、外國定期船企業の自國港灣に於ける營業は、定期船事業の國營を行つた後でも、之を禁止し得るものではないことである。何となれば、國際通商の原則としても、又、今日諸國間に締結せられて居る所の通商航海條約によるも、締盟國は相互に均等の條件を以て、相手國商船の入港及び營業を許すことになつて居るからである。それ故に、定期船事業國營の場合にも、その國營航路に於て同じく營業して居る外國海運會社の、そこに組織して居る國際的コンファレンスと、國營海運が營業上の協調を保つの方針をとるか、又は全然之と對抗するの方針をとるか、と云ふ問題がある。その孰れの方針をとるも、海運の國營がコンファレンスに對する一つの政策たるの意味を失ふものではない。國營海運がコンファレンスと營業上の協調を保ち、國家の勢力を實質的にコンファレンスの營業方針の上に及ぼすことが出来るならば、之によりても自國の對外貿易に對して不利益なる事柄は、之を防ぐことが出来るし、又コンファレンスに對抗し、之と競争してその獨占を打破することが出来るならば、その結果の如何は別として、之も明かにコンファレンスに對する一つの峻烈なる政策であるからである。

コンファレンスに對する政策として、定期船事業の國營が計劃せらるゝ場合には、大抵、コン

フランスに對抗し、之と競争を開始して、その獨占的地位を打破せんことを目的とするものである。南阿政府が嘗て企てたる Union Castle Line の買収計劃の如き、又ブラジル政府の Lloyd Brasileiro 設立當初の計劃の如き、皆このコンフランス打破の目的より出でたるものである。

此等二つの計劃の中、前者は單純なる計劃に止まつて實行せられずに終り、後者は半官半民的會社として實行せられたが、コンフランス打破の目的には成功し得なかつた。従つて兩者とも之が打破の後、定期船の經營について如何なる方法をざらんとしたものであるかを詳にしない。併し、一般論とし之を考察するに、海運を國營とし、之によりてコンフランスを打破せんとする場合には、その打破の後の計劃として二つの場合を想像することが出来る。一つは、コンフランス打破の後、定期船事業を自由競争の舞臺に引戻さんとするもので、他は、打破の後、國營海運がコンフランスに代つて、獨占的地位を占めんとするものである。第一のものは、現代定期船事業に於ける經營組織の必然的進化趨勢に逆行する計劃であるから、到底成功し得ないものと言はなければならぬ。今日、世界の主要航路に於ける定期船事業が、自由競争の裡にあらずして、却つて、經營者相互の競争的行爲を調節制限する所のコンフランス組織の下に行はるゝこととなつて居るのは、嘗て述べたるが如く、定期船事業なるものは巨大なる資本を特定の航路に固定するものであるが爲め、企業者相互の無制限なる競争は、事業の改良を齎らすことゝならず

して、却つて運賃の『經濟的水準』以下への下落により、相互の共倒れとなるからである。第二の、コンファレンス打破の後、國營海運が之に代つて獨占的地位を占めんとする計劃も、到底成功の望みなきものである。蓋しかくの如き國營海運の獨占は、國營定期船とコンファレンスとの競争の結果、コンファレンス側が完全なる敗北となり、その航路より全然營業を撤退した曉に於てのみ生じ得べきものである。然るに、競争の開始により、國營定期船が假に自國港灣よりの輸出貨物を殆ど全部その手に收め得るとしても、外國よりの輸出貨物は寧ろ當該國に於けるコンファレンス加盟會社の勢力下にあるのであるから、國營船は之を積取ることが困難である。殊に私的企業からの競争ならばともかく、國營事業よりの競争とあらば、外國荷主の同情は利害を超越してその國の海運會社に集るであらう。かくて國營定期船は、競争の開始により自國よりの輸出貨物は縱ひコンファレンスより奪ひ得るにしても、コンファレンスそのものは到底之を打破することを得ずして、資力の續く限り徒らに競争を繼續することとなり、結局、相互の利益保全の爲め兩者の妥協に終ることはあつても、國營海運がコンファレンスに代つて獨占的地位を獲得するなどは及びもつかぬ事柄である。加之、定期船事業なるものは片荷では到底成立し得ないものであるから、かくの如き競争的事情の下にある國營海運は、成立の基礎を缺くものと言はなければならぬ。

コンファレンスに對する政策として定期船事業を國營とするの目的が、コンファレンスを打破して定期船の經營を自由競争の舞臺に引戻すにあるか、又は、國營海運が之に代つて獨占的地位を獲得するにあるならば、その政策は到底成功の見込なきこと右に述ぶるが如くである。然らば、國營定期船がコンファレンスと營業上の協調を保つ方針にてなす所の國營海運政策の成果は如何であるか。かくの如き目的を有つ所の海運の國營は、對外貿易上定期船事業を外國船主にのみ委ねることを得ない事情にありながら、民間に於て海運企業に對する資本と精神とに乏しき爲め、民營の定期船事業が存在せざる場合にのみ起り得る事柄である。蓋し、自國定期船會社が既に發達して居つて、それがコンファレンス内に於て相當有力なる地位を占めて居るならば、右の如き意味に於ける定期船國營の問題は起らず、又若しコンファレンスに加盟し居るも未だその地位低きため、その營業政策が常に外國會社に指命せらるゝを不利とするのであるならば、之に適當なる保護を與へてその地位を強大なるものたらしむるを以て足り、未だ之を國營とするの必要がない。更にまた、自國に定期船會社が存在せずして、自國の貿易航路がコンファレンスの掌中にあるが爲め、對外貿易上、不利不便の地位にあるとするならば、國家の保護の下に新たに民營の定期船會社を設立せしめ、之に必要な補助を與へて、コンファレンスに加盟し相當の地位を占めし

むるの政策をとれば足るのであつて、未だ必ずしも初めより國營の定期船事業を起すの必要はない。只、かくの如き場合に於て、海運事業に對する民間の企業的精神乏しく、その資本も缺乏せる爲め、縦ひ國家の保護を以てするも、民營會社が成立しないのであるならば、國家は國營の定期船事業を起し、豊富なる資力と適當なる營業政策とを以てコンファレンスに臨み、之をして國營定期船と提携することを承諾せしめ、共に協調を保つて、その貿易の輸送に當るの政策をとる必要が生ずるのである。而して國營定期船事業に對しては、コンファレンスも、民營會社に對するとは異り、容易にその提携を承諾することゝなるであらう。かくて國營定期船がコンファレンスと協調を保つ以上は、その經營にして失當ならざる限り、事業成功の可能あるものである。

三 コンファレンスの禁止

コンファレンスの獲得する獨占を以て頗る強大なる勢力を有するものと見做し、かくの如き獨占が自國の貿易航路に存在するは、對外貿易對外海運の發展上甚だ不利であるとする觀察は、コンファレンスを組織する契約を以て、法律上不法なるものとして之を禁止すべしとの見解を産む。嘗て、北米合衆國に於ては、コンファレンスは、『國內商業及び對外貿易に不正當なる制限を附して獨占をなす』ものであるとして、合同禁止法(Anti-Trust Laws)の適用を免れ得ざるものと解釋せられた時代があり、又ブラジルに於ても之に倣つてコンファレンス禁止法を制定するの計劃

- 1) Sherman Anti-trust Act of 1890, Wilson Tariff Act of 1894.
- 2) Application of Federal Anti-trust Acts by the Courts, The Annals of The American Academy of Political and Social Science, Sept. 1914, p. 42.

があつたのは、¹⁾即ち此例である。

併し乍ら、コンファレンスそのものを一國の法律を以て禁止することは、殆ど不可能なる事柄である。コンファレンスなるものは、屢々述べたるが如く、國籍を異にする多數の會社の同盟契約を以て成立するものであるから、縱ひ自國の會社のみは、國法を以てかゝる同盟契約の締結を禁止し得るにしても、外國會社に對しては之を禁止することが出来ない。而して自國會社に對してのみ之を禁止すれば、海運競争上自國會社を甚だ不利なる地位に置く結果となり、外國會社に對しても此禁止の效力を及ぼさんと欲せば、國際條約を以てするの外なき次第であるが、かくの如きは海運上の利害を異にする國家間に於て不可能なる事柄である。故に若し此趣旨を貫かんとせば、自國關係航路に於てコンファレンスに加盟せる外國會社の船舶に對し、自國港灣に入港することを禁止するの外はない。嘗てハムフレイ氏 (William E. Humphrey) は、外國の獨占的コンファレンスに所屬する商船には、巨額の罰金を課することゝして、合衆國港灣より排斥すべしとの法案を下院へ提出したことがあつた。²⁾併し、かくの如き政策を假に嚴格に實行するならば、それは單に自國をして世界海運より孤立せしむることゝなるだけで、對外貿易上頗る不利益なる事柄である。加之、之を立法技術の上より見るも、コンファレンス契約そのものを禁止するについては、或一定形式の契約を禁止すると云ふ規定を設くるの外なき事柄であるが、海運會社は經濟

- 1) Proceedings of the Committee on the Merchant Marine and Fisheries in the Investigation of Shipping Combinations, 1913, p. 57.
- 2) Eucken, a. a. O., S. 281.

上の必要に促されて、必ずかゝる規定に適合せざる他の方法によりて、實質上の同盟を組織するの手段を見出すに苦まないであらう。故にコンファレンス契約そのもの、禁止は到底不可能なる事柄と言はなければならぬ。

殊に、海運に於ける定期船會社の同盟は、屢々述べたるが如く、事業の性質上巨額の資本を特定の航路に固定するものであるが爲め、經營者相互の競争を調節制限するの自然的必要より生じたもので、言はゞ現代海運界に於ける必然的產物である。故に、之を法律を以て禁止せんことを企つるが如きは、經濟的現象の必然的進化行程に逆ふ事柄であるばかりでなく、今日に於ては、同盟は已に世界海運界の一般的事象となつて居るのであるから、或一國が之を禁止することは、當該國の貿易及び海運の利益を擁護する所以でもない。されば北米合衆國の如きも、一九一六年の商船法を以て、コンファレンス契約については、特に之を合同禁止法の適用範圍外に置き、只國家の認可を必要とすることとしたのである。今日、法律の明文を以てコンファレンス契約を禁止する國家は一つも存在しない。

併し嘗て、佛蘭西刑法第四百十九條は、コンファレンスが同國に於て禁止せられ居るや否やを見るについて、重要な意義を有つ規定であつた。それは、右の規定が明文を以てコンファレンスを禁止して居るが爲めではなく、此規定が海上運賃にも適用せらるゝものと決定した判決があ

1) Shipping Act of 1916, Sec. 15.

つたからである。即ち同條には『……同種の貨物又は生産物の主たる所持者〔所持者としてその貨物又は生産物の市場に於て主要の地位を占むるもの〕の間に、之を販賣せざる目的を以て、又は一定の代價に於てのみ之を販賣する目的を以て、合同若しくは同盟 (réunion ou coalition) を組織することにより、……貨物、生産物、又は有價證券の代價を、商業の自然的且つ自由なる競争が決定するであらう所の代價よりも、以上に騰貴せしめ、又は以下に下落せしめたる者』は、一定の刑罰の課せられることが規定せられて居る。従つて此規定は、有形物の所持者が、そのもの、代價を人爲的に騰落せしむることを目的とする所の同盟に關するものであつて、運賃即ち海運勞務と云ふ無形のもの、代價を一定の所に維持し、若しくは之を引き上ぐることを目的とする所の、船主間の同盟たるコンファレンスには直接に關係する所はないものと見ねばならぬ。然るに一九〇八年、ハーブル駐在の英吉利總領事ハーン氏 (Hean) が、コンファレンス問題調査の爲め、佛蘭西法曹家の意見を求めた所によると、右の規定は、佛蘭西控訴院によつて、一八三六年十二月九日、一八三九年八月九日及び一八四五年五月十六日の三回の判決に於て、陸上又は水上の運賃を引上げんことを目的とする所の總ての契約にも適用せられるものと決定せられて居るから、コンファレンス契約なるものが、他の船主が安き運賃にてコンファレンス航路に營業し來ることを妨げ、他人を害することによつて獨占を創造するものであるならば、佛蘭西に於ては不法

のものとして取扱はるゝことになる、と言ふことであつた。又、マルセーユ駐在の英吉利總領事ガーネ氏(Gurney)が、同地の法學者に質した所によると、右の規定がコンファレンスに適用せられるかどうかと云ふことは頗る疑はしい事柄であるが、若し『重大なる事件』を惹き起すならば、右の規定に言ふ所の『同盟』として取扱はれ、その適用を受くるであらうと云ふことであつた。¹⁾故に、右の判決當時の解釋にして維持せらるゝ限り、右の規定は、コンファレンスの合法性を決定するについて重要な意義を有つものと言はなければならぬ。

併し乍ら、ハーン氏の說によれば、佛蘭西に於てはコンファレンスが法廷の問題となつたことは嘗てないと言ふことであり、ガーネ氏が意見を徴した或法曹家の說によると、右の規定は當時に於ても既に時勢の變化に適應しないものとなつて居ることである。²⁾今日に於ては、その當時よりも時勢は更に著しく變化して居る。故に、今日に於ては、凡そ一世紀も前に下された判決が右の規定を海上運賃に關して適用したにしても、法律の明文が海上運賃に關して直接に規定して居ない儘になつて居り、且つ、其後此規定に關して多くの特別法が發布せられたに拘はらず、何等此點に觸れて居ないことより見れば、一世紀以前の判決例が、今尙此問題に關して明文の解釋を左右するの效力を有つものとは考へられない。現に今日佛蘭西の定期船會社が國際的コンファレンスに加盟して居るに拘はらず、之が刑法上の問題とならない事實より見るも、コンファレンスは右の規定の範圍外に在るものと言はねばならぬであらう。

1.) 2) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. II, p. 212.